

## *Relazioni*



**FRANCESCA PELLEGRINO**

*(Coordinatore didattico del Master – Ordinario  
di Diritto della navigazione nell'Università di Messina)*

## L'ALTA FORMAZIONE IN MATERIA DI SVILUPPO SOSTENIBILE DEI TRASPORTI

Sono particolarmente felice di porgere un caloroso saluto alle Autorità, ai docenti, agli studenti e ai tanti presenti a questa Giornata, che conclude il Master di II livello in “*Sviluppo Sostenibile dei Trasporti del Mediterraneo*”, seconda edizione 2006-2007, organizzato dal Centro Universitario di Studi sui Trasporti, oggi CUST-Euromed “Elio Fanara”, nell’ambito della sua ormai ventennale esperienza in materia di formazione.

Ricordo che la prima edizione 2004-2005, cioè il Master in “*Organizzazione dei Trasporti nelle Autorità portuali e marittime*”, diretto dal Prof. Giovanni Moschella e finanziato dal Fondo Sociale Europeo, è stato svolto grazie al partenariato dell’Autorità portuale e della Camera di Commercio di Messina e si è chiuso con una cerimonia di conferimento della laurea *honoris causa* al Segretario generale dell’IMO, Ammiraglio Efthimios Mitropoulos.

Questo primo Master ha già dato soddisfacenti risultati sul piano occupazionale: oltre la metà degli studenti ha trovato un lavoro, molti nello stesso settore dei trasporti, qualcuno anche in questo Ateneo, e altri stanno proseguendo nella ricerca, frequentando dottorati di ricerca.

Colgo l’occasione per presentare anche la terza edizione il nuovo Master 2007-2008 su “*Trasporti, infrastrutture e logistica nel Mediterraneo: sviluppo sostenibile di un sistema integrato*”, finanziato

dalla Comunità Europea e dalla Regione Siciliana e realizzato sempre in partenariato con l'Autorità portuale e la Camera di Commercio di Messina e in collaborazione con le Facoltà di Giurisprudenza e di Economia. Direttore è il Prof. Vermiglio, coordinatori didattici di questa ultima edizione, oltre a chi vi parla, sono il Prof. Mario Trimarchi e la Prof.ssa Elena La Rosa.

Sotto il profilo dei contenuti, questa terza edizione costituisce in realtà l'ideale prosecuzione della precedente, anche se in questo nuovo Master si è inteso sviluppare l'analisi, la pianificazione, la valutazione di un sistema integrato, non limitato ai trasporti, ma esteso alla logistica e alle infrastrutture, affrontando quindi tutto il sistema logistica-trasporti-infrastrutture in modo unitario, secondo una visione intermodale.

Questo intervento formativo mira a colmare una lacuna che è presente attualmente nel mercato del lavoro, determinata dall'assenza di una figura professionale, quella del gestore dei sistemi di trasporto, risolvendo le problematiche inerenti alla sostenibilità non solo ambientale, ma anche economica e sociale.

Quindi il Master si propone la formazione di professionalità che siano dotate di alta qualificazione e che poi andranno a ricoprire posti di responsabilità nelle compagnie di navigazione, nelle imprese di trasporto, in enti di ricerca in ambito marittimo e di tutela ambientale, in tutti quegli organismi in cui sostanzialmente si realizzano e si valutano piani e progetti di trasporto.

Ma volendo adesso concentrare l'attenzione sul Master in “*Sviluppo Sostenibile Trasporti nel Mediterraneo*”, che si chiude oggi con questa Giornata, permettetemi di ringraziare di cuore anzitutto la famiglia Fanara: le signore Marisa e Cristina, che anche quest'anno hanno voluto affettuosamente offrire una borsa di studio per una delle tante attività che sono state promosse e volute dal mio indimenticabile Maestro.

Poi desidero ringraziare anche tutti quegli enti, pubblici e privati, che hanno supportato, sotto il profilo anche finanziario, con contributi o con borse di studio, questa iniziativa. In particolare mi riferisco all'Autorità portuale di Messina ed al suo *past-President*, Ing. Enzo Garofalo che, in qualità di partner, ma dimostrando una grande sensibilità, ha voluto un po' fare da ponte con gli altri enti finanziatori, che

mi piace ringraziare uno per uno: la Capieci S.p.a Rimorchiatori, la Comet-Messina, la Caronte & Tourist, la Duferdofin S.p.a., l'Edipower, la Fincantieri, la Fondazione Bonino-Pulejo, la Medcenter di Gioia Tauro, la N.G.I. s.r.l. di Messina, la Provincia di Messina-Assessorato Attività Imprenditoriali e Pesca, la Regione Siciliana-Assessorato Trasporti ed infine la Raffineria di Milazzo.

Il Master che si conclude oggi è stato svolto in partenariato con l'Autorità portuale di Messina e si è realizzato grazie alla fattiva collaborazione delle Facoltà di Economia e di Giurisprudenza. Un particolare ringraziamento quindi va rivolto ai rispettivi Presidi, Prof. Salvatore Berlingò e Luigi Ferlazzo Natoli, per il supporto assicurato e per aver messo a disposizione le aule ed i laboratori per svolgere le tante attività: lezioni, incontri, convegni, seminari.

Ringrazio anche il Prof. Lillo Guglielmo, docente del corso, che ha messo a disposizione i locali del Dipartimento di biologia marina di Villa Pace.

Un ringraziamento sentito va poi rivolto a tutti coloro che hanno contribuito in maniera significativa alla realizzazione dell'attività formativa. L'elenco è troppo lungo, quindi non potrò citarli tutti, ma li trovate elencati in fondo al programma.

Un particolare ringraziamento sento di dover rivolgere alla Capitaneria di Porto di Messina, in particolare al Comandante Antonio Samiani, per il sostegno offerto con competenza, con impegno e con grande professionalità.

Sotto il profilo dei risultati, il Master ha raggiunto l'obiettivo che si era proposto, cioè la formazione di una nuova figura di operatore dei trasporti, quella di esperto nello sviluppo sostenibile, permettendo ai corsisti di arricchire la loro preparazione accademica di base, acquisita nei diversi corsi di laurea in discipline economiche, giuridiche, tecniche con quelle conoscenze e competenze che sono necessarie per assumere funzioni di responsabilità nel settore.

Il percorso formativo si è articolato in ben 1500 ore, tra lezioni frontali, esercitazioni, attività di laboratorio, seminari, convegni, incontri di studio e visite guidate e si è concluso con un periodo di stage. Un percorso che è stato pensato e progettato proprio per permettere l'acquisizione di quelle competenze manageriali necessarie alla pianificazione e gestione delle attività nel settore.

L'esigenza di creare questa figura professionale è particolarmente avvertita in un mercato quale è quello attuale, caratterizzato da logiche di globalizzazione, ma ancora di più è sentito e avvertito nell'area del Mediterraneo, un bacino semichiuso, nelle cui acque si trasportano ogni giorno oltre otto milioni di barili di petrolio e nelle cui coste si concentrano circa ottanta porti petroliferi e altrettante raffinerie, elevando a dismisura quello che è il rischio di disastri ecologici.

Al centro di questo complesso sistema sta poi l'Italia, la Nazione con il più alto numero di raffinerie e di porti petroliferi.

Ma una delle zone più a rischio è proprio lo Stretto di Messina, a causa della sua peculiare conformazione geografica, dei volumi di traffico che la interessano, delle condizioni meteo-marine e del flusso di correnti.

Peraltro, l'istituzione a breve di un'area di libero scambio nel Mediterraneo, la c.d. area Meda, se da un lato sicuramente contribuirà ad una crescita esponenziale dei traffici marittimi e quindi aprirà nuove opportunità ad imprenditori italiani, siciliani in particolare, dall'altro comporterà un innalzamento del rischio di inquinamento marino.

A fronte di questa esigenza, proprio per garantire un livello di eccellenza dell'attività formativa sotto un profilo metodologico, si è ritenuto fondamentale affrontare diversi temi, di taglio squisitamente specialistico, secondo un approccio multidisciplinare e transdisciplinare, facendo dialogare competenze diverse, sia tecniche che economico-giuridiche, connesse proprio alla sicurezza dei trasporti.

L'obiettivo è stato quello non solo di fornire una visione globale, affrontando in maniera integrata tutti gli aspetti economico, giuridici e di *management*, ma soprattutto di mettere a disposizione degli studenti le chiavi di lettura, gli strumenti operativi di immediata utilità per effettuare poi delle scelte strategiche al servizio del trasporto multimodale, in un'ottica sempre più attenta allo sviluppo sostenibile.

Di qui la scelta di affiancare due moduli prettamente giuridici, quali diritto della navigazione e diritto comunitario e internazionale dei trasporti, a moduli economici (economia e statistica dei trasporti), a moduli tecnici (trasporto di merci pericolose e tecnica dei trasporti), nonché a un modulo scientifico (ecologia marina).

Ora, senza voler scendere troppo nei particolari del programma

didattico, mi limito solo a sottolineare che, per quanto riguarda i moduli giuridici, si è esaminata tutta la più importante normativa internazionale (Convenzioni fondamentali, come Montego Bay, Solas, Marpol, il sistema di Barcellona, ecc.), comunitaria ed interna.

È ormai assodato che l'ambiente marino costituisca un patrimonio comune dell'umanità e quindi il rischio dei c.d. "inquinamenti transfrontalieri" richieda una cooperazione fra gli Stati.

Tutta questa normativa è indirizzata a garantire la sicurezza marittima intesa in tutte le sue sfaccettature, non solo come *safety*, ossia come sicurezza da incidenti tecnici e da disastri ecologici, ma anche come *security*, cioè come sicurezza da attentati, da atti di terrorismo. L'11 settembre ha dimostrato che qualunque nave può diventare un'arma di distruzione collettiva, soprattutto quando trasporta sostanze pericolose o prodotti nucleari. Ma la sicurezza va intesa anche come sviluppo sostenibile, un modello di governo che vuole conciliare due imperativi *prima facie* inconciliabili e incompatibili: la crescita, da un lato, la tutela dell'ambiente, dall'altro, garantendo i bisogni delle generazioni attuali, senza tuttavia compromettere quelli delle generazioni future. Infatti il concetto di sviluppo sostenibile non si esaurisce nella mera protezione dell'ecosistema, ma presuppone che nelle relazioni tra attività umane e ambiente si debbano soddisfare i bisogni umani senza sfruttare indiscriminatamente le risorse naturali, ma attraverso un'azione preventiva, globale, che presuppone uno stravolgimento degli attuali modelli di sviluppo e dei tradizionali rapporti economico-sociali.

Con il modulo di economia e statistica dei trasporti gli allievi hanno acquisito le conoscenze necessarie con riferimento al mercato dei servizi, ai prezzi, alle tariffe, al loro meccanismo di formazione, alla valutazione di impatto ambientale, per poi esaminare le varie attività inerenti ai traffici marittimi, in modo da valutare, per esempio, la *performance* di un porto, di un *terminal*, ossia la loro capacità di offrire servizi di un certo tipo.

Nell'ambito del modulo tecnica e politica dei trasporti, che si è svolto in collaborazione con il Cisut di Reggio Calabria, sono stati trattati diffusamente argomenti fondamentali, quali lo *short sea shipping*, il cabotaggio, il trasporto in *container*, gli interporti, le autostrade del mare, tutti strumenti strategici per l'assorbimento di flussi di

traffico destinati al Mediterraneo.

Oggetto di approfondimento in questo ambito è stata anche la logistica, stante il ruolo ormai assunto dai modelli organizzativi *just in time* nella razionalizzazione dei processi e nel miglioramento dei servizi.

Il modulo trasporto marittimo di merci pericolose, di taglio tecnico è stato svolto, invece, grazie alla collaborazione della Medcenter di Gioia Tauro, in particolare dell'Ing. Cesare Cosentino e ha permesso ai corsisti di conoscere le regole internazionali che disciplinano la materia con riferimento alle varie modalità di trasporto, regole che poi traggono la loro origine da raccomandazioni delle Nazioni Unite. Questo ha consentito ad alcuni corsisti, previo superamento di un apposito esame, di conseguire anche il titolo di consulente di sicurezza per il trasporto merci pericolose.

In un'ottica di sostenibilità ambientale certo non poteva mancare, in ultimo, il modulo di ecologia marina. Basti solo dire che un'attività di pesca indiscriminata e spesso esercitata con metodologie ed attrezzi inadeguati, accompagnata molto spesso da sversamenti volontari o accidentali di idrocarburi da navi, comporta la distruzione delle riserve ittiche, del ciclo di vita di varie specie e quindi un forte impatto negativo sull'ecosistema marino.

Infine, ma non certo in ordine di importanza, due moduli destinati a sviluppare competenze trasversali: quello di informatica applicata ai trasporti e quello di inglese marittimo.

È inutile dire che l'inglese costituisce la lingua di relazione, il codice di comunicazione ufficiale a bordo delle navi, nei porti, nelle relazioni internazionali. Da qui la particolare attenzione prestata per questo modulo. È stata stipulata una convenzione con un istituto specializzato in inglese marittimo, l'ORION di Molfetta. Le lezioni sono state svolte da docenti di madrelingua dell'Accademia di Livorno, specializzati nella terminologia marittima.

Il corpo docente, tutto altamente qualificato, è stato costituito da professori universitari di diversi atenei, da studiosi del settore, esperti, operatori di enti pubblici e privati, non solo nazionali, ma anche stranieri. Per creare poi dei momenti di confronto tra esperti, operatori del settore ed esponenti del mondo accademico, sono state organizzate all'interno del Master varie iniziative. Mi limito qui a citare soltanto le



più importanti: un Convegno sulla sicurezza dei porti, che è stato organizzato nel novembre 2006, in collaborazione con la Prefettura di Messina; un Incontro di studio sul mercato del trasporto marittimo, organizzato in collaborazione con il Ministero dei Trasporti, con Confitarma e con l'Assessorato Trasporti della Regione Siciliana; una Tavola rotonda su "*Sicilia piattaforma logistica nazionale ed internazionale*". Di estremo interesse è stato poi il ciclo dei seminari, uno sull'operatore terminalista, tenuto dal Prof. Sergio Carbone dell'Università di Genova, noto avvocato marittimista, un altro è stato tenuto dal Prof. Treves dell'Università di Milano, giudice del Tribunale Internazionale del Mare; un terzo tenuto dall'Ammiraglio Giancarlo Olimbo, addetto marittimo dell'Ambasciata d'Italia a Londra, sulla disciplina internazionale degli sversamenti in mare.

Al termine dell'attività didattica, ciascun partecipante ha svolto un proficuo periodo di *stage*, di circa 330 ore, presso imprese, enti, ma anche studi professionali del settore in varie città italiane: Milano, Genova, Trieste, Livorno, La Spezia, Roma, Gioia Tauro, ma anche Reggio Calabria, Messina e Milazzo.

Infine, per quanto riguarda i partecipanti del Master, permettemi di congratularmi e di complimentarmi con questi allievi modello, sia per l'interesse, la serietà, la professionalità che hanno dimostrato durante l'intero percorso, ma anche per il soddisfacente profitto che hanno conseguito, testimoniato dalle tesi, per lo più attinenti all'attività che hanno svolto durante il tirocinio, tesi che sono state ampiamente discusse e apprezzate in sede di esame finale.

Prima di concludere, permettetemi di ringraziare il Direttore, Prof. Giuseppe Vermiglio, i componenti del Comitato tecnico-scientifico, oltre ai Presidenti dell'Autorità Portuale, il *past-President*, Ing. Garofalo e l'attuale Presidente, Prof. Dario Lo Bosco, i Professori Domenico Dominici, Piera Rizzo, Umberto La Torre, il Segretario amministrativo, Dott. Giovanni Casale. Un sentito grazie anche alle due *tutor* del Master, le Dott.sse Agneska Juraz e Letizia Chillemi, per la completa dedizione dimostrata nell'assistenza agli studenti, le Dott.sse Cinzia Ingratoci, Adele Marino e Manuela Mazzeo, le Dottorande Iolanda Borzi e Patrizia Taormina, che con il loro impegno hanno permesso di realizzare questa Giornata in tempi strettissimi.

Non mi resta a questo punto che rivolgere a tutti gli allievi, sia

del Master che si conclude oggi, sia di quello ancora in corso, un affettuoso augurio affinché l'intensa e qualificata attività formativa svolta possa veramente dare buoni frutti e possa aprire le porte a interessanti, dinamici e anche prestigiosi sbocchi nel mondo del lavoro.

**GIUSEPPE VERMIGLIO**  
(c.s.)

## L'ARTICOLO 8 DELLA LEGGE 222/2007

Si conclude nella linea della continuità anche questa seconda edizione del Master, con un Incontro di studio che vede autorità, operatori, studiosi, qui presenti – che ringrazio ancora una volta per la loro partecipazione –, a riflettere e discutere su un tema attualissimo: le innovazioni alla disciplina della sicurezza della navigazione nello Stretto, introdotte dall'art. 8 della recentissima legge 222/07, che converte in legge il precedente decreto n. 159/07. Questa legge è stata emanata immediatamente dopo la chiusura delle attività formative programmate nel corso sicurezza e sviluppo sostenibile. Si è colta l'occasione della cerimonia di consegna dei diplomi per quest'ulteriore aggiornamento, utile per completare la formazione dei corsisti e necessario – a mio avviso – per sottolineare e ribadire agli allievi, ai quali oggi è stato conferito il diploma, che il processo di formazione professionale è continuo e va costantemente proseguito utilizzando le tecniche ed i metodi di studio acquisiti.

L'analisi delle tematiche e problematiche dello Stretto unisce così il percorso formativo del precedente Master, che si è concluso con un incontro di studi sui porti dell'area dello Stretto nelle reti trans-europee, con quello che si conclude oggi sull'area della sicurezza della navigazione, e con quello avviato nel novembre scorso sui trasporti infrastrutturali e la logistica del Mediterraneo in vista di uno sviluppo sostenibile di un sistema integrato, che si concluderà a luglio prossimo, i cui contenuti sono stati ampiamente illustrati dalla Prof.ssa Pellegrino.

Entriamo nel vivo dell'argomento di oggi. Gli interventi per il

trasferimento modale da e per la Sicilia e per il miglioramento del trasporto pubblico in Calabria e nello Stretto, disposti dall'art. 8 della legge 222/07, assumono i contorni e le caratteristiche di provvedimenti singoli che riguardano settori variegati. Si tratta di un pacchetto di provvedimenti per una spesa complessiva di 100 milioni di euro, ripartita tra misure da adottare per l'adeguamento di infrastrutture terrestri e marittime, per incentivare il servizio di trasporto pubblico via mare e via terra (che andrà analiticamente studiato e approfondito dagli economisti, nell'ottica della congruità degli stanziamenti, dagli ingegneri nell'ottica delle soluzioni tecniche proposte ed, infine, dai giuristi per cogliere il contesto più generale ed ampio di una politica dei trasporti che ne ricomponga la frammentarietà in un disegno unitario).

Per cogliere l'elemento che può unificare misure che riguardano infrastrutture terrestri e marittime, imprese e modi di trasporto, con figure organizzatorie nuove dell'ordinamento amministrativo della navigazione nello Stretto, pare necessario risalire alle linee guida approvate dalla legge finanziaria del 2007 per la redazione di un piano generale della mobilità. Proprio con specifico riferimento alle linee guida che sarebbe troppo lungo esaminare in questa sede, pare sufficiente rilevare che esse hanno operato una rivoluzione copernicana nel modo di approcciarsi al trasporto. Non è prioritaria e centrale l'infrastruttura, né l'impresa, né il modo o il prezzo di mercato del trasporto del servizio prodotto. Ciò che appare, invece, centrale e prioritaria è l'esigenza di mobilità, dalla quale discende poi tutto il resto.

L'esigenza di mobilità nello Stretto è nota ed è crescente, sia per il trasporto marittimo di merci combinato e sovrapposto (i traghetti nei collegamenti, attraverso lo Stretto, tra Sicilia e Continente), sia per il trasporto passeggeri, sia per l'incremento del traffico nelle linee delle autostrade del mare da e verso il Tirreno, sia per il vertiginoso incremento delle navi porta containers da Gioia Tauro, sia per le navi da crociera verso i porti di Messina e Catania. Non è ragionevole pensare ad uno sviluppo della navigazione da diporto nello Stretto, anche se verranno realizzati i porti turistici programmati. I livelli di traffico che si registrano in quest'area e gli incrementi previsti pongono problemi di sicurezza della navigazione, la cui soluzione è divenuta urgente dopo l'incidente del "Segesta".

I problemi del traffico e della sicurezza della navigazione si af-

frontano attraverso misure di governo della mobilità che riguardano l'adeguamento infrastrutturale, viabilità e porti, collegamenti intermodali, potenziamento del trasporto merci marittimo, potenziamento del servizio di trasporto ferroviario di pendolari sulla tratta Rosarno-Reggio Calabria-Melito Porto Salvo, potenziamento del servizio marittimo passeggeri, istituzione di un'area di sicurezza della navigazione dello Stretto di Messina, individuata con un decreto del Ministro, alla quale è preposta un'Autorità marittima della navigazione dello Stretto.

Il quadro di misure proposte sembra idoneo ad affrontare l'emergenza Stretto, aggravata dal rallentamento del flusso di traffico per effetto dei lavori autostradali sul tratto Bagnara-Reggio Calabria.

Un primo tentativo di individuare un'area dello Stretto è stato effettuato già con decreto ministeriale, in deroga agli artt. 16 e 17 del codice della navigazione e 14, 1 *ter*, della legge 84/94. Preme subito evidenziare quanto sia rilevante l'individuazione e la definizione di un'area di sicurezza della navigazione nello Stretto di Messina. La definizione con decreto ministeriale di un'area dello Stretto istituita con legge, sia pure ai soli fini della sicurezza della navigazione, costituisce una conquista per le comunità delle due rive, che da tempo sollecitano azioni incisive per rimuovere barriere e limiti giuridici, lacci e laccioli che frenano e sovente ostacolano quel processo di aggregazione e collegamento stabile delle comunità dello Stretto, collegamento che non è soltanto nella geografia dei luoghi, ma nella storia e nel vissuto delle comunità transfrontaliere, come tantissimi studi di storici e geografi della nostra Università hanno dimostrato.

I provvedimenti contenuti nell'art. 8 della legge 222/07 si muovono, dunque, nelle linee tracciate di una pianificazione della mobilità di persone e merci, vista in un'ottica di sicurezza, da garantire superando i limiti di competenza territoriale, le differenze di disciplina dei diversi modi di trasporto, le carenze infrastrutturali ed adeguando l'ordinamento amministrativo della navigazione al nuovo modo di approcciarsi al tema del trasporto marittimo, partendo appunto dalla mobilità.

Va ulteriormente sottolineato che, a quattro mesi dalla conversione nella legge 29 novembre 2007, n. 222 del decreto legge 1 ottobre 2007, n. 159, i provvedimenti previsti dall'articolo 8 sono in corso

di attuazione: il servizio pendolare sulla tratta Rosarno-Reggio Calabria-Melito Porto Salvo è stato avviato; è stato pubblicato l'avviso di manifestazione di interesse per l'affidamento di un servizio di trasporto merci ai sensi del comma 1 dell'art. 8; è stato pubblicato l'avviso per la manifestazione di interesse per l'istituzione, mediante stipula di un contratto di servizio, per la durata di tre anni, di un servizio di trasporto marittimo veloce, ai sensi del comma 4 dell'articolo 8 e stamattina Sua Eccellenza il Prefetto ci ha annunciato che verrà sottoscritta proprio oggi, in quest'Aula, la convenzione; è stato emanato il decreto che delimita l'area della sicurezza della navigazione nello Stretto di Messina; è stata nominata l'Autorità per la navigazione nello Stretto di Messina, il cui Coordinatore è il Com. Angelino Cianci, qui presente e che ringrazio per essere intervenuto.

L'analisi allora si sposta dal dato normativo ai provvedimenti attuativi. Lo stanziamento di 100 milioni di euro è così ripartito: per la parte terrestre, 47 milioni, di cui 40 per il potenziamento del trasporto pendolare sulla tratta Melito-Reggio Calabria-Rosarno; 7 milioni per la realizzazione di interventi e messa in sicurezza della viabilità statale interessata dall'emergenza del trasferimento del traffico per i lavori autostradali nel tratto dell'autostrada A3 Bagnara-Reggio; per la parte marittima, invece, 53 milioni, di cui 40 per la cosiddetta "metropolitana del mare"; 12 milioni di euro per il potenziamento del trasporto marittimo merci, per la realizzazione di interventi di adeguamento dei servizi nei porti calabresi e siciliani, per i collegamenti intermodali e per il miglioramento alla sicurezza; infine il comma 6 attribuisce un milione di euro alle regioni Sicilia e Calabria per l'adeguamento e la stipula di contratti di servizio e per l'adeguamento dei collegamenti marittimi. Qualche perplessità può sorgere in merito al contributo di 8 milioni di euro in tre anni per lo *start-up* per l'affidamento del collegamento marittimo "tutto merci" Catania-Corigliano Calabro e viceversa e per il trasferimento modale del traffico stradale in conseguenza di lavori sul tratto autostradale Bagnara-Reggio Calabria. Probabilmente la scelta di un collegamento tra Villa S.G e Gioia Tauro o tra Gioia Tauro e Messina o Milazzo sarebbe risultato più efficiente sul piano tecnico ed economico, ma le scelte di politica dei trasporti non discendono sempre e solamente da valutazioni tecniche-economiche, ma anche e soprattutto da valutazioni di ordine sociale. Pertanto, sotto

questo profilo, la scelta non pare sindacabile. Sul piano giuridico, però, non è chiaro se gli 8 milioni di euro costituiranno il corrispettivo per oneri di servizio pubblico corrispondenti ad un contratto di servizio oppure un contributo all'impresa di navigazione che avvierà un nuovo collegamento che presenta già tutte le caratteristiche, a mio avviso, della cosiddetta "autostrada del mare".

Le valutazioni giuridiche ovviamente cambiano radicalmente se si tratta, nell'ottica della legislazione europea, di un corrispettivo di un contratto di servizio pubblico o di un contributo per lo *start-up* dell'impresa.

Per l'istituzione, poi, del servizio del trasporto marittimo veloce, il riferimento alla stipula del contratto di servizio di tre anni è, invece, esplicito: il collegamento tra due porti di regioni diverse rientra tra i servizi pubblici di interesse nazionale, ai sensi dell'art. 3 del D.lgs. 492/97, per cui correttamente il contratto viene stipulato dal Ministero; ma se è così, sembra allora contraddire con questa impostazione il disposto del 6° comma che assegna alle regioni Calabria e Sicilia un contributo di un milione di euro al fine dell'adeguamento e della stipula di contratti di servizio marittimo tra Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni. Questi contratti di servizio, infatti, dovrebbero avere ad oggetto trasporti pubblici di interesse nazionale, e non locale. Ma queste perplessità giuridiche prospettate saranno certamente e facilmente superate in sede di avvio e di conclusione dei procedimenti.

Ciò che, invece, appare incerta e non determinabile in carenza di un ulteriore intervento normativo è la posizione dell'Autorità marittima della navigazione dello Stretto, preposta all'area della sicurezza, nei confronti delle Direzioni marittime di Reggio e di Catania, dei Capì di compartimento e degli altri Uffici marittimi dipendenti. Sotto un profilo giuridico formale, infatti, i limiti geografici dell'area sono stati definiti nel decreto del ministro nel gennaio scorso che ha istituito l'area; l'Autorità marittima per la navigazione nello Stretto preposta all'area è stata nominata, le competenze dell'Autorità sono specificate dalla legge stessa; i compiti vanno svolti senza oneri aggiuntivi per la finanza (lo dice la legge stessa): sembrerebbe pertanto che la responsabilità della sicurezza nell'area dello Stretto sia già dell'Autorità marittima della navigazione per cui le Direzioni marittime e le Capitaneerie dovrebbero astenersi dall'adottare provvedimenti di competenza

della nuova Autorità nell'area delimitata con decreto del Ministro, che non rientra più nelle zone marittime di Reggio Calabria e di Catania. Ma non si vede, però, come la nuova Autorità possa operare. La legge, infatti, non specifica che l'Autorità della navigazione dello Stretto di Messina è inserita nell'ambito del Corpo delle Capitanerie di porto, né che la nuova Autorità possa valersi degli uffici delle Direzioni marittime di Reggio e Catania e delle locali Capitanerie di porto, né è pensabile, a fronte appunto della chiara lettera del disposto normativo, che la nuova Autorità possa avere solo compiti di coordinamento dell'attività di altri uffici marittimi, anche se non gerarchicamente dipendenti, ma comunque soggetti ad un rapporto di direzione per le competenze in materia di sicurezza.

Devo dare atto che queste problematiche sono ben presenti al Comando della Guardia costiera, che sta approntando uffici tecnici ed operativi ed ha in programma di istituire, nell'area di Marisicilia, un Ispettorato per la sicurezza della navigazione nello Stretto (lo abbiamo appreso dalla Gazzetta del Sud di ieri). Tuttavia, sul piano giuridico, il problema resta e va affrontato con un provvedimento normativo che puntualizzi come quest'area, istituita in deroga, si raccordi con l'organizzazione delle circoscrizioni del litorale della Repubblica e con l'ordinamento amministrativo proposto agli artt. 16 e 17 del codice della navigazione.

Il disposto normativo di cui al comma 7 dell'art. 8 si presta, infatti, a due possibili letture: l'area di sicurezza della navigazione dello Stretto è istituita in deroga ai criteri vigenti per l'organizzazione territoriale delle circoscrizioni marittime, ma va equiparata alla zona di cui all'art. 16 c.n. Allora l'istituzione di un'area che comprende uno stretto internazionale, tre ambiti portuali, di cui uno è sede di Autorità portuale, che è stata ritagliata da due distinte zone marittime di Reggio Calabria e di Catania, non può non individuare e definire uno spazio che ha tutte le caratteristiche della nuova zona marittima. Da questa lettura, però, discende che l'Autorità marittima preposta all'area andrebbe incardinata nell'ordinamento del Corpo delle Capitanerie di porto, assumendo il Direttore marittimo della nuova zona anche le attribuzioni di cui all'art. 8 per l'area della sicurezza. L'Autorità marittima con sede in Messina importerebbe che il Direttore marittimo sarebbe anche capo del compartimento e comandante del porto di Mes-



sina ex art. 16 c.n. I porti di Reggio e Villa rientrerebbero nella nuova zona dell'area dello Stretto. Conseguentemente sarebbe ipotizzabile che l'Autorità portuale di Messina potrebbe poi estendere la circoscrizione ai porti di Villa e di Reggio e divenire probabilmente l'Autorità portuale dello Stretto, dimensionando così, in un'ottica sistemica, le attribuzioni attuali con quelle della nuova Autorità marittima dello Stretto, che parteciperebbe di diritto al Comitato portuale, con funzioni vicarie.

È questa una lettura. L'altra possibile lettura, anche se – a mio avviso – meno plausibile, potrebbe portare, invece, a considerare l'istituzione dell'area della sicurezza della navigazione dello Stretto in deroga agli artt. 16 e 17 c.n. e 14 *ter* della legge 84/94, perché avulsa dal contesto dell'organizzazione territoriale del restante ordinamento amministrativo della navigazione, in quanto mero ambito spaziale di una competenza funzionale nel settore della sicurezza, attribuita ad un'autorità marittima di nuovo tipo. Se però si intende dar vita ad una nuova Autorità marittima, che ha una competenza funzionale che taglia trasversalmente le competenze in materia di sicurezza della navigazione distribuite per territorio tra i diversi livelli ed organi di un ordinamento amministrativo della navigazione, gerarchicamente ordinato secondo i tradizionali criteri per territorio, per materia e per valore, si renderanno allora assolutamente urgenti ulteriori interventi normativi di riassetto e organizzazione amministrativa al fine di superare inevitabili, critiche situazioni di incertezza del quadro normativo di riferimento.

In ogni caso, quale che sia la soluzione che gli ulteriori emanandi provvedimenti normativi prevedano, non può non sottolinearsi che si è messo in moto il meccanismo che ha finalmente centrato l'attenzione sull'esigenza della mobilità e della sicurezza nell'area dello Stretto che, integrandosi, tende a superare le barriere dei confini delle istituzioni regionali e locali che la compongono.

